

Следующий этап развития системы первоначальной подготовки связан с изданием приказа Министерства охраны общественного порядка (МООП) БССР от 24 ноября 1962 г. № 217 «Об организации первоначальной подготовки и переподготовки сотрудников милиции МООП БССР». Первоначальная подготовка рядового состава, участковых уполномоченных и сотрудников Государственной автомобильной инспекции должна была проходить централизованно на базе республиканского учебного пункта милиции МООП БССР, располагавшегося в г. Минске. Управлению кадров и учебных заведений МООП БССР было предписано вместе с кадровыми подразделениями территориальных органов внутренних дел укомплектовать учебный пункт курсантами.

Приказом МООП БССР от 15 мая 1964 г. № 110 утверждалось Положение о республиканском учебном пункте милиции МООП БССР. Согласно данному документу, учебный пункт был обозначен как стационарное подразделение, перед которым ставились задачи по осуществлению первоначальной подготовке лиц, принимаемых на службу в органы милиции, и проведению краткосрочных сборов оперативно-начальствующего состава по совершенствованию служебной деятельности. Учебный пункт находился в подчинении управления кадров и учебных заведений МООП БССР, совместно с которым разрабатывались учебные планы и программы обучения. В рамках управления курировал данное направление второй отдел.

Были обозначены следующие требования к преподавательскому составу: высшее, преимущественно юридическое образование и опыт работы в милиции. Допускалось проведение занятий преподавателями Минского отделения факультета заочного обучения Высшей школы МООП РСФСР, Минской специальной средней школы милиции МООП БССР, сотрудниками подразделений центрального аппарата МООП БССР, УООП Минского облисполкома и Минского горисполкома. Зарплата штатных преподавателей учебного пункта устанавливалась на уровне средних специальных школ милиции.

Отбор и направление кандидатов на курсы первоначальной подготовки производился УООП облисполкомов и Минского горисполкома, Дорожным отделом милиции на Белорусской железной дороге по разнарядке, которая разрабатывалась в управлении кадров и учебных заведений МООП БССР, согласовывалась с заинтересованными службами и утверждалась руководством МООП БССР.

Из направленных на первоначальную подготовку лиц формировались учебные группы по 25–30 человек. В течение года учебный пункт осуществлял первоначальную подготовку до 400 человек. Курсанты обеспечивались денежным довольствием, общежитием, в котором проживали на казарменном положении.

Учебный процесс включал в себя такие формы учебной работы, как уроки, лекции, семинарские и практические занятия, самостоятельную подготовку и стажировку. Стажировка курсантов организовывалась в УООП Минского облисполкома и Минского горисполкома. По окончании курса первоначальной подготовки необходимо было сдать выпускные экзамены. По данным экзаменам была предусмотрена четырехбалльная система оценивания: отлично, хорошо, удовлетворительно, неудовлетворительно. Экзамены по автомобильному и мотоциклетному делу курсанты сдавали в квалификационной комиссии Государственной автомобильной инспекции МООП БССР.

Таким образом, действующая в настоящее время система первоначальной подготовки для лиц, принимаемых на службу в органы внутренних дел, начала свое формирование еще во времена правления Н.С. Хрущева в Советском Союзе. За это время неоднократно изменялись учебные планы и программы подготовки начинающих сотрудников, но одно осталось неизменно: любой милиционер должен обладать значительным багажом знаний и профессиональных умений для того, чтобы ответственно нести службу белорусскому обществу.

УДК 351.81 (477.61/62)

М.П. Тишаков

РЕГИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В СЕРЕДИНЕ XX в. НА ТЕРРИТОРИИ ДОНБАССА

Обеспечение безопасности дорожного движения, начиная с самого начала активной автомобилизации, стало одной из краеугольных проблем, которая находится в фокусе внимания подавляющего большинства современных государств. Несмотря на активное применение различного инструментария по противодействию дорожно-транспортному травматизму проблема с каждым годом становится все более значимой в силу роста автомобильного парка, строительства новых автомагистралей, увеличения количества участников дорожного движения и его усложнения. В связи с этим, как международное сообщество, так и каждое государство старается найти наиболее эффективный путь снижения количества аварийности на автомобильном транспорте, а в отдаленной перспективе достигнуть уровня «нулевой» смертности.

Основные функции по обеспечению безопасности дорожного движения в отечественной практике с середины 30-х гг. XX в. возлагаются на специально созданный правоохранительный орган – Государственную автомобильную инспекцию (ГАИ), которая с самого начала своего функционирования наделена надведомственными полномочиями в данной сфере. При этом стоит отметить, что несмотря на централизацию со стороны государства функций по обеспечению безопасности дорожного движения в едином правоохранительном органе государственной власти, выполнение поставленной задачи на первых этапах функционирования службы было сопряжено с рядом сложностей. В данном контексте следует отметить, что если в довоенный период в силу начального этапа становления ГАИ и низкого уровня автомобилизации и стоящие задачи выполнялись довольно эффективно, то усложнение обстановки в военный период привнесло значительные сложности, как в силу особого характера деятельности, сопряженной с постоянным риском в условиях военного времени, так и необходимости выполнять довольно широкий круг задач, от эффективности которых зависело снабжение соединений и воинских частей на фронте, эвакуация населения и предприятий в тыловые районы государства. Тем не менее следует отметить, что сотрудники ГАИ в сложные военные

годы с честью выполнили поставленные перед ними задачи, о чем свидетельствуют различные материалы из региональных архивов. Именно представители ГАИ одними из первых входили в освобожденные населенные пункты, обеспечивали организацию дорожного движения и безопасность всех его участников, как например было в г. Ворошиловграде.

В послевоенные годы происходило активное восстановление промышленности и сельского хозяйства, возникла острая необходимость восстановления автомагистралей и строительства новых дорог, высочайшими темпами происходил процесс увеличения автомобильного парка. Наибольшая концентрация автомобилей и повышение интенсивности движения наблюдалось в крупных мегаполисах, а также индустриальных центрах советского государства, одним из которых был Донбасс. Рост промышленности объективно вызывал и рост концентрации автомобильного транспорта, прибывавшего из всех районов и городов государства, привлекал значительное количество водительского состава, обуславливал строительство новых автомобильных дорог, расширение уже существующих.

Восстановление к началу 50-х гг. XX в. довоенного уровня производства основных предприятий на территории Донбасса, ввод в эксплуатацию новых мощностей обусловил и обострение проблемы – рост аварийности на автомобильном транспорте. В регионе не проходило ни дня без дорожно-транспортного происшествия, последствия от которых стали все более остро ощущаться и оказывать негативное влияние. Однако ввиду отсутствия общегосударственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, как и единых правил (каждый регион начиная с 20-х гг. и до 60-х гг. XX в. принимал свои, местные правила дорожного (уличного) движения), разрешение проблемы всецело возлагалось на ГАИ и ее сотрудников на местах. В данной ситуации следует отметить немаловажную роль в этом процессе местных советских и партийных органов Донбасса, которые оказывали активное содействие ГАИ в решении обозначенного вопроса на территории региона.

Изучение исторических документов послевоенного десятилетия на основе детального анализа региональных фондов архивных учреждений, расположенных на территории Сталинской и Ворошиловградских областей, свидетельствует о тесной взаимосвязи Облисполкома, Обкома с органами ГАИ. Часто, такая инициатива проявлялась на региональном уровне без каких-либо указаний со стороны центральных органов власти общесоюзного и республиканского уровня.

В первую очередь следует отметить принятие различного рода решений по линии высших региональных советских и партийных органов, проекты которых составлялись областным отделом ГАИ. Например, принятие местных правил дорожного движения с учетом специфики региона.

Происходило постоянное заслушивание представителей ГАИ, руководителей автомобильных предприятий о состоянии аварийности, принимаемых мерах, их эффективности и наиболее оптимальных направлениях для исправления ситуации. По итогам таких заседаний принимались различного рода обязательные решения и постановления, направленные на качественное обеспечение безопасности дорожного движения в регионе.

Во-вторых, привлечение значительных местных ресурсов для качественной организации дорожного движения: установка дорожных знаков, светофоров, освещение магистралей, организация пешеходных переходов и т. д.

В-третьих, это предупреждения дорожно-транспортного травматизма путем проведение широких просветительных мероприятий: организация лекций для учащихся, проведение собраний среди работников автопредприятий, подготовка передач по радио, изготовление листовок и красочных панно, специализированных агитационных автомобилей с установленными на них громкоговорителями, издание методических материалов по пропаганде безопасности дорожного движения и т. п.

Особое внимание уделялось проработке комплекса мероприятий по предупреждению дорожно-транспортного травматизма по наиболее аварийно-опасным направлениям, например, перевозка граждан на грузовых автомобилях вместе с грузами, грубейшее нарушение правил пересечения автомобильным транспортом железнодорожных переездов, управление транспортными средствами лицами в состоянии алкогольного опьянения и без водительских удостоверений, превышение скоростного режима. По каждому резонансному случаю происходил детальный разбор причин, обусловивших нарушение, и дальнейших мер по их предупреждению впредь.

Подводя итоги проведенного исследования, следует отметить, что несмотря на отсутствие общегосударственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в середине прошлого столетия данным вопросам на региональном уровне уделялось довольно пристальное внимание как со стороны Госавтоинспекции, так и местных советских и партийных органов. Изученный нами, на основе исторических материалов и документов архивных учреждений Донбасса, организационно-правовой опыт в сфере обеспечения безопасности дорожного движения свидетельствует о высоком уровне инициативности со стороны правоохранительных органов региона и властных институтов, активном поиске путей предупреждения дорожно-транспортного травматизма, постоянном мониторинге состояния аварийности на автомобильном транспорте, скрупулезном учете местных особенностей (высокого уровня индустриализации и урбанизации), широком использовании региональных возможностей с целью выработки наиболее эффективной политики в рассматриваемой сфере, которая и в настоящее время не утрачивает своего значения и содержит в себе значительный потенциал.

УДК 328.185

Д.В. Харьковский

ПОЛИТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ФЕНОМЕНА КОРРУПЦИИ И АНТИКОРРУПЦИОННОГО СОЗНАНИЯ ЛИЧНОСТИ

Феномен коррупции в обыденном сознании связывается с негативными действиями какого-либо субъекта, как правило, наделенного определенными полномочиями. Эти полномочия указывают на определенные возможности субъекта воспользоваться в личных интересах своим властным положением. Здесь прослеживаются отношения, когда один наделен властью,